LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 2 (86) **Poznań, 6 sierpnia 1927.** **Tom VI**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.
Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

TREŚĆ NUMERU:

B. O.

Mamy więc pierwszy w Polsce konkurs płatowców sportowych. — Odbędzie się on w Warszawie w czasie od 1 — 4 września, a organizuje go Zarząd Główny L. O. P. P.

W związku z tym konkursem, który zasadniczo jest potrzebny, będzie bowiem przeglądem naszego lotnictwa sportowego, oraz doskonałym czynnikiem propagandowym, wypada jednak poruszyć parę szczegółów.

Dziwne więc jest, iż Redakcja pisma naszego, nawet nie otrzymała zawiadomienia o tem, że konkurs taki ma się odbyć.

Dziwne jest, że w prasie nic o konkursie nie piszą.

Dziwne jest, że Związek Lotników Polskich, posiadający za sobą szereg doświadczeń, również dowiedział się o konkursie drogą okrężną, mimo że przed 5 miesiącami wysłał do Zarządu Głównego L. O. P. P. niejednokrotnie pisma z zapytaniami odnoszącemi się do organizacji konkursu awionetek w Polsce.

Nie jest natomiast dziwne, że regulamin wrześnioweyo konkursu należy poddać krytyce.

Dlaczego biedny, bo tych jest najwięcej, konstruktor, ma ponosić dodatkowe koszta wpisu 50 złotych, wszak z tej sumy wydatków się nie pokryje, innemi słowy poco obarczać i tak, już wypompowanych na silnik konstruktorów, jeszcze wydatkiem. Co będzie z przewozem awionetki do Warszawy. Przewóz taki jest bardzo kosztowny. Lotem awionetki przeprowadzić nie można. Właściwie nie wolno, bo regulamin zapowiada lot próbny w Warszawie.

Regulamin mówi o rysunkach i obliczeniach, nie podaje jednak jakie obliczenia. Jeżeli wszystkie, od 15. sierpnia do 1. września trudno będzie zgłoszenia przejrzeć dokładnie, a i młody konstruktor namęczy się przesyłając obliczenia wszystkich okuć, detali i t. p. — czy to potrzebne.

Rysunki ma podpisać inżynier — jaki? górniczy, architekt. —

Dla ustalenia kolejności zastosowano system francuski. Kto weźmie nagrodę? Oczywiście płatowce budowane w fabrykach lotniczych, bo te napewno wezmą udział. A czy ci, którzy o własnych siłach budowali, nie są w pierwszym rzędzie godni nagrody.

Nagrody szczupłe. 5 i 3 tysiące zł. Suma ta nawet kosztów budowy nie pokryje. Dlaczego o pilotach awionetek zapomniano w nagrodach. I wiele innych.

Nie chcąc w ramach tego szczupłego artykułu roztrząsać zagadnień regulaminowych i uważając, że konkurs jako taki jest bardzo potrzebny, odkładamy szersze omówienie na czas po konkursie.

Jak stworzyć sport lotniczy?

Na Ankietę konkursową pisma naszego, ogłoszoną w Nr. 6 nadeszło już bardzo dużo odpowiedzi. Szczególnie Górny Śląsk i Kresy Wschodnie wykazują wielkie zainteresowanie się ankietą. By i czytelników pisma naszego rekrutujących się z innych województw pobudzić do nadsyłania swych odpowiedzi, drukujemy poniżej jedną z najbardziej wyczerpujących odpowiedzi, opatrzoną numerem kolejnym 427, wstrzymując się narazie z wydaniem sądu, i traktując ją jako materjał dyskusyjny. REDAKCJA.

Wobec zadań jakie Polska ma pokonać w dziedzinie lotnictwa, aby zapewnić całość swych granic, a może nawet istnienia jako niezależnego państwa i narodu, — zadanie stworzenia sportu lotniczego należy do najłatwiejszych.

Ponieważ sport lotniczy ma dużo znaczenia dla zadań poważniejszych, gdyż ma na celu nietylko tańsze nauczanie latania, lecz też tworzy prawdziwą, bo latającą rezerwę pilotów na wypadek wojny, przyczynia się do rozwoju przemysłu lotniczego, powiększa liczbę pracujących w lotnictwie ludzi, mogących dać dla lotnictwa odpowiednio większą ilość wynalazków i udoskonaleń i służy jako doskonała propaganda lotnictwa. Wskazanem przeto jest, aby dla umożliwienia szybkiego rozwoju sportu lotniczego, poczynić wszelkie możliwe starania. Ogłoszona o tem w Nr. 6 „Lotnika“ ankieta, jest więc zupełnie aktualną.

Na pytanie — jak stworzyć sport lotniczy? — można najłatwiej dać odpowiedź porównując ten sport w każdej jego poszczególnej części z innymi sportami (cykliści, automobiliści, wioślarze). Z przeprowadzonych analogji jasno można widzieć co rozwój sportu lotniczego utrudnia, a co go ułatwia, a stąd już nietrudno wyczuć jego potrzeby, warunki rozwoju, jak wogóle wszystkie pod tym względem możliwości i wyciągnąć odpowiednie logiczne wnioski co i jak należy czynić, aby ten sport znalazł się na właściwym torze ku rozwojowi.

Rozumując w ten sposób, nie można nie przyjść do zdania, że rozwój sportu lotniczego utrudniają:

1. Niedostateczna i nieodpowiednia propaganda.
2. Pozostawienie młodzieży samej sobie i nieodpowiednie zużytkowanie jej energji na małoproduktywną i mało pożyteczną budowę własnemi siłami awionetek, czy też nie mających większego praktycznego znaczenia szybowców.
3. Brak dobrych a tanich, sprzedawanych na dogodnych warunkach samolotów sportowych.
4. Trudności nauczenia się latania.
5. Niemożliwość uprawiania sportu na samolotach wypożyczanych.

Ułatwieniami zaś dla rozwoju sportu lotniczego byliby:

1. Bardziej odpowiednia i konsekwentna propaganda.
2. Zaprzestanie propagowania budowy przez młodzież własnemi siłami awionetek i szybowców, zaniechanie spo tu szybowcowego i skierowanie uwagi młodzieży na sam sport na normalnych płatowcach sportowych.
3. Wypuszczenie na rynek serji dobrych a tanich samolotów sportowych (normalnych), sprzedawanych na tak dogodnych warunkach, aby nabywać je mogły nie tylko grupy młodzieży ale nawet jednostki.
4. Udostępnienie, uproszczenie i ułatwienie nauki latania.
5. Umożliwienie uprawiania sportu dyplomowanym sportowcom na samolotach wypożyczanych.

Mówiąc o tych ujemnych i dodatnich czynnikach nieco szczegółowiej, przyznać trzeba, że dla usunięcia czynników szkodliwych, a stworzenia czynników sprzyjających, naogół należałoby: Gdy naprzykład twierdzi sie o zupełnem bezpieczeństwie podróży powietrznych — większej niż nawet koleją i o tem że na polskich linjach lotniczych nie było dotąd poważniejszego wypadku i t. p. to nie powinno się żądać od pasażerów stwierdzenia swym podpisem, że lecą na wyłączną własną odpowiedzialność. Takie przypomnienie i to bezpośrednio przed odlotem, że jednak podróż samolotem jest tak niebezpieczną, że ani Tow. lotnicze ani państwo (Min. Kol.) odpowiedzialności brać na siebie nie może, — na wielu robi niemiłe wrażenie, — ujemnie odbijając się na propagandzie lotniczej.

Odpowiedzialnym za wypadki ktoś być powinien. Odpowiedzialność ta może być ograniczoną i w pewnych częściach rozdzieloną między tow. lotniczym, Min. Kolei, no i może też L. O. P. P. Ograniczona w znacznym stopniu odpowiedzialność, nie jest przecież wielkiem ryzykiem, ale zato dużo by zyskała propaganda i pasażerowie nie mieliby obaw, jakie im nasuwa ta własna odpowiedzialność.

Bardziej niż, inne rodzaje skuteczną propagandą sportu lotniczego jak i lotnictwa wogóle, byłyby krótkotrwałe loty młodzieży na samolotach pasażerskich (wojskowe mają

złą opinję). Loty takie mogłyby się odbywać naokoło miast gdzie samoloty pasażerskie mają dłuższy postój, w każdym pogodnym dniu nie wyłączając niedziel i niektórych świąt. Sądzę, że piloci linji lotniczych rozumiejąc potrzebę, wzmożonej skuteczniejszej, przez pewien niedługi czas propagandy, nie będą bardzo obstawali przy swym wypoczynku świątecznym, tem bardziej, że oni pod tym względem nie będą wyjątkami gdyż praca niedzielna (świąteczna) nie jest przecież czemś nadzwyczajnym, a dla wielu zawodów jest ona warukiem stałym i nieuniknioną też będzie z czasem i w lotnictwie komunikacyjnem. Zresztą pewna nawet ofiarność pod tym względem ze strony pilotów, w końcu wyjdzie przecież i na ich korzyść, gdyż im bardziej lotnictwo nasze będzie rozwinięte, tem łatwiejsze zadanie i mniejsze obciążenie wypadnie na każdego pilota w czasie wojny i odwrotnie — tem gorzej będzie dla nich im lotnictwo nasze będzie słabsze. Piloci dobrze to rozumieją sami, jak również i o nieuniknionej, być może niedalekiej, wojnie im przypominać zbyteczne. Takie loty uważam za dobrze zorganizowane (należyte informowanie o lotach, ułatwiony dojazd do lotnisk, niewysokie opłaty) z pewnością dadzą dobre wyniki.

Odniesione przez młodzież wrażenia należy następnie utrwalać i rozwijać w ich wyobraźni, odpowiednią literaturą. Aby literatura ta była bardziej zajmującą i szybko się niestarzała, rozwijana w niej względem stanu technicznego lotnictwa, fantazja może sięgać najdalszych granic.

Aby nie wyczerpywać nieproduktywnie energji młodzieży i skierować jej uwagę w stronę bardziej realnych i praktycznych dążeń — należałoby propagowanie budowy przez samych sportowców szybowców i awionetek — zaprzestać. Nie są oni w stanie temu podołać (z wyjątkiem nielicznych jednostek mających bardzo korzystne warunki).

Wyniki pracy amatorów — są nikłe w porównaniu do zużytej w dużej zwykle ilości energji, — i lepszymi być niemogą, gdyż zawsze wszelka budowa amatorska wypada najdrożej i niebywa zwykle wolna od wielu błędów konstrukcyjnych i wadliwego wykonania, co może powodować wypadki fatalne dla amatorów i szkodliwe dla propagandy samego sportu. Samolot bardziej niż każdy inny aparat czy maszyna, wymaga dokładnego i umiejętnego projektowania, jak również precyzyjnego — bez żadnych wad, wykonania fachowego.

Wymogom tym odpowiada jedynie seryjna produkcja fabryczna, obniżająca oprócz tego do minimum cenę samolotu, jak wogóle każdego wytwarzanego masowo — fabrycznie przedmiotu. Różnica w cenie i jakości przedmiotów wytwarzanych w ten sposób w porównaniu do sztuk pojedyńczych, jest tak znaczna, że nawet dla fachowców rozporządzających odpowiednimi warsztatami, takie wykonanie nigdy się nie opłaca, a cóż dopiero dla amatorów, którzy w ogromnej większości nie są ani dobrymi konstruktorami, ani rzemieślnikami. Warunki budowy przez amatorów, tak znacznie odbiegają od warunków normalnych masowej produkcji fabrycznej pod względem ceny i jakości, że budowę samolotów przez amatorów można uważać za absurd, którego nie tylko propagować, ale nawet tolerować nie należałoby.

Absurdalność budowy samolotów przez samych sportowców ujawnia się z całą wyrazistością, gdy porównamy sport lotniczy naprzykład ze sportem automobilowem, nie wiele różniącym się w początkowej cenie kupna i wydatkach bieżących z samolotem. Jak wynika z historji sportu automobilowego, rozwój jego był możliwy dopiero wtedy. kiedy przemysł dał dobry a tani samochód, co było wynikiem zorganizowania masowej produkcji fabrycznej, która spowodowała obniżenie cen i udoskonalenia konstrukcji.

Do tego czasu sport automobilowy rozwijać się nie mógł, gdyż budowa samochodów przez samych sportowców, oczywiście była dla nich trudna do urzeczywistnienia. Jeśli tak było z samochodami, w konstrukcji których dopuszczalne są pewne niedokładności i znaczna różnica w wadze, to tem bardziej jest ta droga rozwoju jedyną dla samolotów, w konstrukcji których przy zachowaniu ściśle określonej możliwie najmniejszej wagi, żadne uchylenia są niedopuszczalne.

Dziś już każdy przyzna, że absurdem byłoby budowanie dla siebie przez nawet dość uzdolnionego sportowca jednego np. „Forda“, chociaż wzór jest już gotowy, a czyż nie jest jeszcze większym absurdem jest budowanie samolotu którego konstrukcję trzeba jeszcze opracowywać.

A więc nie należy zostawiać młodzieży samotnie wobec przeszkód nie do pokonania; — wymagać aby sportowcy byli dobrymi konstruktorami, rzemieślnikami, mieli dużo wolnego czasu, pieniędzy i inne niezbędne warunki dla budowy sobie samolotów i uprawiania sportu lotniczego, lecz dać młodzieży dobre, a tanie samoloty seryjnej produkcji fabrycznej, o ile możności metalowe, gdyż takie prędzej znajdą nabywców, Sport zaś szybowcowy jako niemający większego znaczenia, a wymagający zbyt dużo uwagi, energji i kłopotów. a dający nieproporcjonalne nikłe wyniki, należałoby zaniechać zupełnie.

Konstrukcja tych samolotów sportowych powinna najbardziej odpowiadać wymaganiom możliwie najłatwiejszego prowadzenia, co należy osiągnąć nawet kosztem wagi samolotu

i mocy jego silnika. Silnik zaś powinien być możliwie tani, a niezawodny w biegu.

Dobrze by też było, gdyby konstrukcja tych samolotów umożliwiała zamontowanie na życzenie nabywcy dodatkowych przyrzą- 1. automatycznie utrzymujących poprzeczną równowagę samolotu, 2. ograniczających wychylenie steru wysokości płatowca i niedopuszczających więc do przeciągnięcia i utraty szybkości i 3. automatycznie zaprawiających płatowiec w lot planowy w razie zatrzymania się silnika.

Przyrządy te działające niezależnie od normalnego urządzenia sterowego i w razie potrzeby wyłączane) o ile działanie ich byłoby zupełnie niezawodne — a także konstrukcje są możliwe, — nietylko powiększyłyby bezpieczeństwo, lecz umożliwiłyby przy odpowiednich warunkach nauczenie się lataniu samemu sportowcowi, bez pomocy nawet instruktora, którego mogłoby zastąpić dobre oznajomienie się teoretyczne sportowca ze specjalnych podręczników z zasadami lotu, konstrukcją danego samolotu i przyrządów i specjalna instrukcja dla nauczenia się na nim latania. Przyrządy takie mogłyby więc dać dużo korzyści — należałoby przeto zająć się ich skonstruowaniem.

Narazie aby zmniejszyć koszta nauczania latania i bez stosowania tych automatów, należy część teoretyczną nauki zupełnie odgraniczyć od części praktycznej i to nietylko dla sportowców lecz też i dla innych kategorji uczniów z wyjątkiem może tylko wojskowych.

W myśl tej zasady, każdy młodzieniec pragnący zająć się sportem lotniczym, po uzyskaniu zezwolenia władz i badaniu lekarskim, wyucza się najpierw u siebie w domu za pomocą wydanego przez L. O. P. P. specjalnego, bardzo przystępnego, podręcznika — teorji lotu i zasad budowy i działania silnika lotniczego i płatowca. Z osobnego zaś podręcznika dokładnie zaznajamia się z konstrukcją wybranego dla siebie jako sportowca typu samolotu. Po dobrem przygotowaniu się teoretycznem, kandydat na sportowca lotniczego składa przed specjalną komisją, niedługo przed rozpoczęciem sezonu sportowego egzamin, poczem dopiero taki kandydat (z egzaminem teoretycznym) może być dopuszczony do nauki praktycznej t. j. samego latania.

W ten sposób prowadzona nauka latania, niewymagałaby wcale szkoły dla przygotowania teoretycznego, redukując odpowiednio wydatki. Uczniowie nie są w tym okresie nauki związani ani ze szkołą, ani też z miejscowością gdzie mają odbyć dalszą (praktyczną) naukę latania. Mogą bowiem uczyć się teorji w każdej najbardziej dla ich przebywania dogodnej miejscowości. Termin nauki i składania egzaminu z części teoretycznej, — może być dowolny. Uczący się ma więc warunki bardziej dogodne niż jak zwykle w szkole.

Może bowiem uczyć się w godzinach wolnych od zajęcia zawodowego, z przerwami wedle własnej potrzeby, a mając na złożenie egzaminu termin dowolny, ma możność dobrze się przygotować, co dodatnio wpłynie na praktyczną część nauki, skracając ją do minimum, a tem samem jeszcze więcej zmniejszając ogólne koszta nauczania.

Możliwem jest jeszcze większa redukcja kosztów szkolenia o ile tylko będzie przyjęta zasada utrzymywania się ucznia na koszt własny. Dla zachowania tej zasady, szkolenie praktyczne miałoby się odbywać przy każdym większem centrum z tem, że uczniowie miejscowi (których będzie najwięcej) korzystać będą tylko z bezpłatnego dojazdu na lotnisko, uczniowie zaś zamiejscowi oprócz tego z bezpłatnych kwater na lotnisku lub w mieście i taniej kuchni.

Jak z powyższego wynika odpowiednią zmianą zasad nauczania, koszta można zredukować bardzo znacznie, a jeszcze mniejsze — wprost nikłe wydatki mogłyby być osiągnięte gdyby automaty o których mowa powyżej — rzeczywiście okazałyby się niezawodne i praktyczne. Wtedy każdy posiadacz odpowiedniego samolotu sportowego, zaopatrzonego w te automaty mógłby nauczyć się latać nawet sam bez instruktora na najbliższej odpowiedniej łące.

Dla ułatwienia rozwoju sportu lotniczego należałoby umożliwić też przechowywanie za minimalną opłatą, samolotów sportowych na każdem większem lotnisku i zaopatrzyć te lotniska w samoloty sportowe dla wypożyczania dyplomowanym sportowcom, nie posiadającym samolotów własnych.

Można być pewnym, że gdyby zorganizowanie sportu lotniczego było przeprowadzone odpowiednio do tego planu, starannie i bez zbytniego oszczędzania środków — rozwój jego postąpi w szybkiem tempie, które jest przecież najbardziej dla nas potrzebne.

A. K. 37. 427.

Działalność Śląska Górnego.



Pierwszy w polsce dworzec lotniczy.
Jedno z wielkich dzieł Górnego Śląska, do którego Komitet Pszczyński wraz z innemi przyczynił się poważnym udziałem. Dom adminstrac. i dworzec lotniczy na lotnisku w Katowicach.

Komitet Powiatowy L. O. P. P. w Pszczynie.

Data utworzenia: 16 kwietnia 1924 r.

Działalność Komitetu rozciąga się na cały powiat Pszczyński.

A. Stan organizycyjny.

Koło Miejscowe	Ilość członków dożywotnich	założycieli	rzeczywistych
Mikołów	1	31	67
Łaziska Górne	2	15	54
Murcki	—	1	94
Tychy	—	14	107
Goczałkowice	—	4	16
Bieruń Stary	—	1	13
Orzesze	—	—	24
Pszczyna	2	—	82
Imielin	—	—	35
Razem	5	66	492

W stadjum organizacji znajdują się Koła Miejscowe w Podlesiu, Studzionce, Paniowach i Piasku.

B. Stan Majątkowy.

Przekazano Komitetowi Wojewódzkiemu w Świętochłowicach.

W roku	Z odczytów	Składki i wstępne	Dochód z tygodnia L.O.P.P.	Subwencje
1924	59,40	2.295,00	3.394,62	2.000,00
1925	93,75	5.200,70	1.929,60	—
1926	—	1.400,00	1.040,45	—
1927	—	1.014,00	3.220,06	3.080,00
Razem	153,15	9.919,00	9.584,73	5.080,00

24.736,88 zł
\+ 931,24 zł przekazane Komitet. Wojew. bezpośrednio przez Koła Miejscowe.

25.668,12 zł.

Wydatki admin. od 16. 4. 24. do 24. 6. 27 r. wynoszą . . . . . 1.309,05 zł.

Razem dochód 26.977,17 zł.

Wszelkie dochody Komitetu Powiatowego lokuje sie w Powiatowej Kasie Oszczędności w Pszczynie, która uskutecznia wypłatę tylko za asygnacją Przewodniczącego Komitetu Powiatowego.

W miesiącu wrześniu 1924 r. notowano w powiecie Pszczyńskim 33 Kół Miejscowych i za ich pomocą zorganizowano po raz pierwszy „Dzień propagandy L. O. P. P.“ w czasie od 5 do 12 października 1924 r. Czasokres był wprawdzie niedogodny gdyż kolidował z przypadającą na ten czas uroczystością 100 letniej rocznicy Karola Miarki i Pawła Stalmacha.

Mimo tego wynik był zadowalający. Po raz drugi urządzono „Tydzień Lotniczy“ w czasie od 6 do 13 września 1925 r. jednak wynik tej imprezy był znacznie mniejszy, a to wskutek klęski bezrobocia.

Z chwilą nastania bezrobocia zaczęły również zmniejszać się szeregi członków rzeczywistych do tego stopnia, że niektóre Koła zawiesiły swoją działalność. W trzecim kwartale 1925 r. liczono jeszcze 29 Kół Miejscowych z tego jednak większa połowa wegetowała.

Po raz trzeci urządzono „Wojewódzki Dzień Lotniczy“ w dniu 31. VII. i 1. VIII 1926 r. Zbiórka na ten cel sięgała daleko poza ten termin, aby wynik choć w przybliżeniu dorównał imprezie w roku 1925. Komitet Powiatowy w tym celu zwrócił się do wszystkich urzędów gminnych aby w tej imprezie spełniały rolę Kół Miejscowych gdzie takowe nie istniały lub przestały istnieć. W czasie zaś od 10 do 17 października 1926 r. Komitet Wojewódzki urządził tydzień lotniczy. W tej imprezie Komitet Powiatowy udziału nie brał, gdyż termin kolidował z tygodniem zbiórki odzieży i gotówki na rzecz ubogich zorganizowany przez Komitet Powiatowy pomocy dla najuboższej ludności a nadto, że zdołano zebrać i przekazać Komitetowi Wojewódzkiemu fundusze z Wojewódzkiego Dnia Lotniczego“ częściowo dopiero w drugiej połowie października tegoż roku czyli, że pierwsza impreza w tym roku przeciągła się poza termin drugiej. Komitet Wojewódzki nie uznał jednak usprawiedliwienia tego i ogłosił w swem sprawozdaniu za rok 1926 na stronie 9, że „Tydzień przeprowadziły wszystkie Komitety za wyjątkiem Pszczyny“. Powetowanie tej straty nastąpiło jednak w roku bieżącym a to z tej prostej przyczyny, że przewodniczącym Komitetu Powiatowego jest od marca b. roku pan starosta Tadeusz Szaliński, znany działacz narodowy i społeczny, oficer W. P. interesujący się żywo lotnictwem, a w szczególności wykończenie lotniska w Katowicach. Jego moralnym wpływom jest do zawdzięczenia, że krótko przed objęciem przez niego urzędowania jako starosta i prezes Wydziału Powiatowego gdy jednak szefostwo tych instytucji miał zapewnione, Wydział Powiatowy uchwalił po raz pierwszy subwencję na wykończenie lotniska w Katowicach w wysokości 5.000,— zł., które w powyższym wykazie nie są objęte z powodu bezpośredniego przekazania tej kwoty Komitetowi Wojewódzkiemu.

Z chwilą objęcia urzędowania przez pana starostę Szalińskiego organizacja L. O. P. P. na terenie powiatu Pszczyńskiego nietylko zyskała szersze znaczenie, ale wyniki imprez są nadspodziewane, a nadto zakłada się nowe koła wzgl. reorganizuje się będące w letargu. Działalność Komitetu Powiatowego oparta została na wszystkich gminach powiatu, które po większej części przyznały subwencje na lotnictwo z własnych funduszów. Niezależnie od „Dnia Wojewódzkiego L. O. P. P.“ który był urządzony w dniu 2. i 3. IV. 1927 roku organizowano obecnie na dużą skalę imprezę na L. O. P. P. w Goczałkowicach — Zdrój, z okazji poświęcenia nowego mostu betonowego na Wiśle pod Goczałkowicami, w dniu 10 lipca 1927 r. Miejscowość ta ściąga setki kuracjuszy, a w niedzielę i święta tysiące wycieczkowców zaś w dniu poświęcenia



Starosta pszczyński pan Tadeusz Szaliński prezes L. O. P. P. Ofiarnej i wytężonej pracy obecnego prezesa zawdzięcza komitet pszczyński swój niebywały rozwój.

ogromnego co do długości i konstrukcji mostu na Wiśle, ściągnęła szerokie masy ludności z bliższej i dalszej okolicy tak, że wynik imprezy, przeznaczonej na wykończenie lotniska w Katowicach, jak z góry nas zapewniano, będzie obfity. Komitet w tym celu utworzony wystarał się o duży program na tę uroczystość, zaś Komitet Wojewódzki z swej strony o samoloty propagandowe, które krążyły w chwili uroczystego aktu poświęcenia mostu nad miejscowością.

IV. Międzynar. Kongres Żegl. Powietrznej.

Dnia 20 października b. r. odbędzie się w Rzymie pod protektoratem Rządu Włoskiego i pod przewodnictwem J. K. W. Księcia Pugli, IV-ty Międzynarodowy Kongres Żeglugi Powietrznej.

Po uroczystem otwarciu, które odbędzie się dnia 20 października, czynności Kongresu zostaną podzielone na 6 sekcji, a mianowicie:

1. Sekcja Żeglugi Powietrznej
2. „ Naukowa
3. „ Techniczna
4. „ Prawna
5. „ Lekarska
6. „ Turystyczna i propagandowa.

Powyższe sekcje będą się zbierały codziennie w ciągu następnych 5 dni w celu odczytania i rozważenia memorjałów nadesłanych już poprzednio przez Członków Kongresu.

Pozatem, według programu który zostanie później ogłoszony, Członkowie Kongresu zwiedzą najważniejsze zakłady i przedsiębiorstwa Włoskiego Przemysłu Lotniczego, oraz główne objekty wojskowe.

Zamknięcie Kongresu nastąpi dnia 26-go października, poczem odbędzie się bankiet pożegnalny.

Na mocy specjalnej umowy z Ministerjum Komunikacji, członkowie i uczestnicy Kongresu będą korzystali w czasie pobytu we Włoszech ze znacznych ulg i zniżek kolejowych.

W Kongresie wezmą udział: Delegaci oficjalni, mianowani przez poszczególne Rady, Członkowie honorowi, zaproszeni przez Rząd Włoski, oraz Członkowie Rzeczywiści. Ci ostatni będą uczestniczyli bezpośrednio w pracach Kongresu, bądź przesyłając uprzednio memorjały, raporty lub sprawozdania, bądź też biorąc udział w samych dyskusjach. Do tej kategorji będą zaliczeni przedstawiciele prasy, Stow. Lotniczych, Zakładów i Firm Lotniczych oraz osoby prywatne.

Osoby pragnące uczestniczyć w Kongresie w charakterze Członków Rzeczywistych zechcą zwrócić się do Król. Poselstwa Włoskiego w Warszawie, plac Dąbrowskiego 6 do biura Attaché Wojskowego i Lotniczego.

Wpisowe wynosi: dla „Członków Rzeczywistych“ Lirów włoskich 50. —

Osoby należące do rodziny Członków Rzeczywistych mogą uczestniczyć w charakterze *„Członków dodatkowych“ wpłacając Lir. wł. 25.— od osoby.*

Memorjały które Członkowie zechcą skierować do Kongresu winny byd nadesłane najpóźniej do 1-go września.

Językami oficjalnemi są:

Włoski — Angielski — Francuski.

lecz Komitet przyjmie również i memorjały zredagowane w innych językach oraz upoważni do odczytania ich na posiedzeniach Kongresu o ile będą do nich załączone tłómaczenia lub streszczenia w jednym z trzech powyżej wymienionych języków.

PRZEGLĄD PRASY.

Opinja szefa Departamentu Lotnictwa Wojskowego, p. pułkownika Rayskiego o typach samolotów.

W wywiadzie, udzielonym „Ekspressowi Porannemu“ Szef Departamentu Żeglugi powietrznej Ministerstwa Spraw Wojsk. pułk Rayski między innemi oświadczył:

„Okoliczność, iż zarówno Lindbergh, jak i Chamberlin przebyli tak wielką przestrzeń bez lądowania na małych stosunkowo aparatach zasadniczo zbija utartą w lotnictwie opinję o przewadze aparatów wielkich“.

Bezpieczeństwo Komunikacji Lotniczej i Kolejowej.

Wedle statystyki ogłoszonej na łamach Tygodnika „od A do Z“ w ciągu siedmiu miesięcy ub. roku zdarzyło się na linjach kolejowych w Polsce 1978 różnych wypadków. W wypadkach tych zostało zabitych 241 osób, rannych zaś 465, przyczem uszkodzone zostało 1142 wagony kolejowe i 281 parowozów.

Jakże inaczej przedstawia się bezpieczeństwo komunikacji lotniczej gdzie w r. ub. na polskich linjach komunikacji powietrznej nie zanotowano żadnego wypadku, w którymby jakikolwiek z pośród pasażerów poniósł nietylko śmierć, ale bodaj nawet jakikolwiek szwank na zdrowiu.

Porównując obie statystyki musi się stwierdzić, iż zakorzenione zdanie śród wielu jakoby komunikacja powietrzna była mniej bezpieczna od kolejowej jest zupełnie błędnem i niesłusznem.

Nieobecność Sowietów na międzynarodowych imprezach lotniczych.

„Weczernaja Moskwa“ zamieszcza wyjaśnienie sowieckiej organizacji lotniczej „Awiachim“

z jakiego powodu Sowjety nie wzięły udziału w Międzynarodowej Wystawie Lotn. w Pradze oraz na międzynarodowych konkursach lotniczych w Paryżu. Nieobecność swoją w Pradze usprawiedliwia „Awiachim“ okolicznością, iż Rosja nie zamierza swego sprzętu lotniczego eksportować zagranicę, zaś w Paryżu, — że dotychczas Rosja nie została przyjęta do Międzynarodowego Związku Lotniczego.

—

Nowe linje komunikacji zagranicą.

„Pester Lloyd“ donosi, iż w Fiume utworzyło się towarzystwo złożone z kapitalistów włoskich, jugosłowiańskich i węgierskich, mające na celu uruchomienie linji komunikacji powietrznej między Fiume Agran-Budapeszt. Linja ta będzie miała połączenie z Triestem i Turynem. Długość nowej linji wynosić będzie 400 klm. i samoloty przebywać ją będą w ciągu 4 godzin.

Kalejdoskop.

Lotnictwo polskie, mogące się poszczycić nazwiskami światowej sławy, pierwszorzędnymi pracownikami we wszystkich jego dziedzinach — nie posiada odpowiednich władz kierowniczych, t. zn. istniejące władze są zbyt prymitywnym aparatem, na domiar złego — aparatem rozczłonkowanym po różnych naczelnych urzędach.

Komunikacja lotnicza w Polsce, mająca nadzwyczajne wprost widoki rozwoju, stanęła na martwym punkcie i ... śpi.

Oficjalny Aeroklub Polski — nie istnieje. Wszystkie nasze rekordy idą ... do kosza.

Istniejące towarzystwa lotnicze noszą charakter instytucyj: albo żebrzących jałmużny — albo dobroczynnych, szafujących groszem publicznym. Ludzie, prowadzący gospodarkę w tych towarzystwach, — to amatorzy przeważnie, o chęciach jak najlepszych — ale... amatorzy.

Zresztą i ci, co stoją w innych dziedzinach lotnictwa naszego u steru różnych Spółek lub nawet urzędów — to lotnicy ... w fantazji.

Tam, gdzie pracować powinni fachowcy: piloci, inżynierzy etc. — tam ich niema. Istnieją — poza nawiasem.

Tych „wyrzutków“ z niwy pracy lotniczej, tych fachowców prawdziwych — tych właściwie do pracy powołanych, — skupia Związek Lotników Polskich.

Związek, który dotąd zorganizował w swych szeregach pilotów — obecnie uruchamia Sekcję Mechaników. Sekcja ta zjednoczy liczne rzesze fachowców, na zdrowych zasadach Związku Lotników Polskich, — zasadach, opartych na trzeźwej ocenie dzisiejszej sytuacji. Postulaty Związku staną się zatem postulatami już nie tylko pilotów polskich — lecz i mechaników.

Niedługo przybędzie nowe grono do tej wspólnej akcji — Sekcja Inżynierów i Techników.

Co stąd wypływa? Oto Związek Lotników Polskich raz jeszcze daje dowód tego, że jego inicjatywa, jego myśl idzie w jedynie racjonalnym kierunku.

Wiele już było dowodów na to, iż Związek trzeźwo rozumuje. Dowody? Inicjatywa w organizacji zawodów szybowców, inicjatywa Zjazdu Prasy Lotniczej — myśl zakładania Sekcji Treningowych... I tak dalej — i tak dalej.

Sens moralny: — głos w sprawach lotnictwa polskiego mieć będzie w przyszłości ten, kto kierował się nie fantazją i zachciankami — ale doświadczeniem i wiedzą fachową.

Przypuszczamy, że w chwili, gdy Związek Lotników Polskich przemówi głosami wszystkich swych Sekcyj — głosami całego niemal personelu Polskiego Lotnictwa — wysłuchają go wówczas ci, którzy prowadzą dzisiaj politykę strusią.

Mamy swą przyszłość, która do nas należeć będzie!



POLSKA.

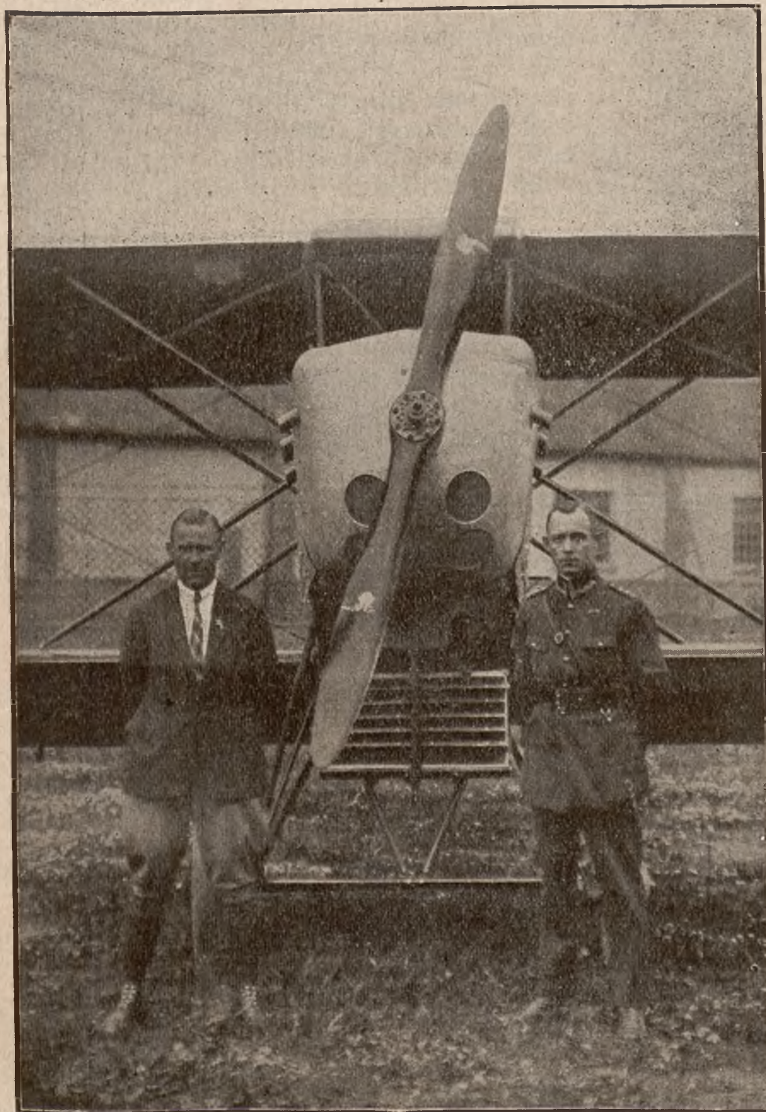
Poczta lotnicza do Węgier. Dowiadujemy się, iż organizuje się stały przewóz poczty lotniczej między Polską a Węgrami. Poczta będzie wysyłana samolotami polskiego towarzystwa do Wiednia, skąd płatowce węgierskie zabierać ją będą dalej do Budapesztu. Dzięki

zorganizowaniu poczty lotniczej listy z Warszawy do Budapesztu i odwrotnie przychodzić będą w ciągu 1 dnia.

Życzyćby sobie należało, żeby zorganizowano również ruch pocztowo-lotniczy i do innych krajów, jak do Italji, Szwajcarji, Holandji, Niemiec, Szwecji, Danji, Rosji, Anglji, Krajów Bałtyckich i t. d. Do wszystkich tych krajów mamy połączenia lotnicze i zorganizowanie ruchu pocztowo-lotniczego zależne jest jedynie od porozumienia się z poszczególnemi zarządami pocztowemi.

jennych na morzu, datuje się z rokiem 1920. Dziś lotnictwo morskie zaczyna nabierać tak w kołach wojskowych jak i cywilnych coraz większego rozgłosu, coraz większego znaczenia, a zainteresowanie jakie budzi, jest dowodem wielkiej jego żywotności. Obrona w dużej mierze jest zależna od sprawnego funkcjonowania tej nowej broni.

Rozwój i postęp lotnictwa morskiego zapowiada się świetnie. Zapał, sumienne pojmowanie obowiązków, a przedewszystkiem umiłowanie zawodu lotników morskich przez



Rajd polski.

Możemy poszczycić się pięknymi rajdami pułk. Rayskiego i Orlińskiego. Niewątpliwie jednak i wewnętrzno polskie loty są niekiedy wykonane w czasie doskonałym. Oto parę tygodni temu por. Gruszkiewicz, szef kontroli wojskowej fabryki „Samolot“ odbył z pilotem fabrycznym E. Hołodyńskim lot z Poznania do Kowla w doskonałym czasie. Lotu dokonali piloci na zbudowanym w „Samolocie“ H. 19, do którego wbudowano dodatkowy zbiornik benzyny. Efektywny czas lotu wyniósł $4^1/_2$ godziny. Odległość 700 klm.

Na fotografji widzimy z prawej por. Gruszkiewicza, z lewej pilota Hołodyńskiego. Do lotu tego powrócimy jeszcze w następnym numerze.

Święto lotnicze morskiego Dyonu lotniczego w Pucku. Lotnictwo morskie, jedno z najmłodszych gałęzi wojska polskiego, mało znane jest u ogółu społeczeństwa ze swoich prac i poczynań. Rozwój tej nowej dziedziny broni, tego czynnika współpracy z flotą, bez którego dziś wyobrazić sobie nie można żadnych poważniejszych działań wo-

personel latający dywizjonu lotniczego przyczynia się, że ono teraz poszczycić się może na tem polu poważnymi sukcesami. W ostatnich tygodniach uroczystość pierwszego od czasów istnienia morskiego dywizjonu lotniczego w Pucku, święta lotniczego, w całej pełni wykazała znakomitą organizację lotnictwa morskiego i jego żywotność. Uroczystości

trwały przez okres trzech dni z nadzwyczaj urozmaiconym programem, a wzięły w nich udział reprezentanci władz, marynarki wojennej, szerokie warstwy społeczeństwa, oficerowie i żołnierze lotnictwa, oraz garnizonu puckiego.

Polową wszę św. przy hangarach odprawił ks. Wł. Miegoń kapelan marynarki wojennej z Gdyni. Wśród gości zauważyliśmy dow. floty komand. J. Unruga z Gdyni, komand. Filanowicza, szefa sztabu dow. floty komand. Solskiego, wicestarostę pow. morsk. Bałę, reprezentacje oficerskie i żołnierskie z poszczególnych pułków lotniczych, delegatów z okrętów woj., oraz wiele osób ze sfer cywilnych. Rolę gospodarza spełniał dow. lotn. morsk. p. komandor-ppor. Trzaska-Durski. Wspólny obiad żołnierski, igrzyska lekkoatletyczne, popisy lotniczo-sportowe hydroplanów, zwiedzanie hangarów były niemałem urozmaiceniem uroczystości. Clou programu i zarazem niebywałą atrakcją były loty pasażerskie na hydroplanach, dokoła zatoki puckiej i nad miastem. Zabawy taneczne w domu kuracyjnym, które trwały przez dwa wieczory, były zakończeniem tego ze wszech miar udanego święta lotniczego.

Organizacja naszej żeglugi powietrznej. W najbliższych dniach Polska Linja Lotnicza wprowadza ważną inowację w dziedzinie ruchu towarowego. Inowacja ta dotyczy dokonywania formalności celnych przesyłek, nadchodzących z zagranicy drogą powietrzną. Dotychczas formalności te załatwiać musieli sami klijenci, co narażało ich na stratę czasu, obecnie wszystkie manipulacje celne będą dokonywali urzędnicy Polskiej Linji Lotniczej, tak, że adresaci będą otrzymywali przesyłki lotnicze wprost do domu.

Szkoła Mechaników Lotn. w Lidzie. Z inicjatywy sierż. Chwalika, przy poparciu d-cy 11 M. P. Lotn. pułk. Kossowskiego oraz komendanta Szkoły Obsłg. Mech. Lotn. kapitana Pamuły i dzięki poparciu materjalnemu L. O. P. P. Nowogródek, został otwarty kurs mechaników lotniczych, przy szkole obsługi mech lotn. w 11 Myśl. Pułku Lotn. dla cywilnych uczni, który trwał od dnia 3 lutego 1927 roku do dnia 26 lipca 1927 roku. Kurs ukończyło 13 uczni z wynikiem bardzo dobrym.

Wystawa lotnicza w Krakowie. Dnia 25 z. m. otwarta została w Krakowie wystawa lotnicza. Wystawę zorganizowano na terenie parku Doktora Jordana i udział w niej biorą nasze wytwórnie płatowców, Liga Obrony Powietrznej Państwa, oraz towarzystwa komunikacji powietrznej.

Ruch na polskich linjach komunikacji powietrznej w czerwcu. Miesiąc

---

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

6 Powieść lotnicza.

— Ho, ho — trzeba się ratować!

I znowu przez chwilę blada markocząca śmierć trzymała ich w swoich łapach. Parę już kuleczek przewierciło płaszczyznę a i Felek kręcił się niespokojnie, bo jedna wsunęła mu się pod kożuch na szczęście jednak zadrapała mu tylko plecy. — Syknął nieprzyjemnie, ale już po chwili krzyczał do ucha porucznikowi.

— Nic mi cholery nie zrobili... Nie doczekanie ich psubraty! Jedna osa wcisnęła mi się pod kaftan.

Lecz w tejże chwili, rozprysnął się zegar. — Druga bolszewicką osa go trafiła...

Pozostali bez czasu. — Oho niema żartów. Trzeba do góry!

— Może im bombkę — pigułę z jedną to by się uspokoili? pyta Felek. — Daj spokój — bomby nam potrzebne na hangary! — zatrzymał go. Maryś. No i Maryś nie lubi rzucać bomb na miasteczko. — Zawsze tam wtedy od nich nie tylko żołnierze, ale i cywilna ludność ginie.

A razem wszyscy — cóż oni winni!

Najbardziej to już chyba lubi Maryś tak napaść znienacka na nieprzyjaciela wydrzeć mu broń z ręki, spalić magazyny, eskadry, znieść z powierzchni ziemi sztab frontu, a potem bezbronnemu zastraszonemu wrogowi powiedzieć dobrotliwie.

— Nie możesz już kąsać ojczyzny mojej idź do domu. Zęby ci powybijałem.

To też dziwnie go teraz pociąga do miasteczka oznaczonego na mapie literą W. Tam wszystko to znajdzie i zniszczy, choćby za cenę życia.

Teraz już wie napewno. Wrócić — nie będzie można. Żeby tam chociaż dociągnął motor, ale i on co chwila kaszle, charcząc w swem stalowem wnętrzu opiłkami swych metalowych wnętrzności.

Pieczołowicie się zajął nim teraz Maryś. — Uchem lekarza wsłuchuje się w jego tętno, bicie i niedokładności. Zdaje się, że duszę mu swoją oddał, że jego turkot — to bicie serca pilota. Dodaje oleju, rewiduje magneto,

czerwiec przyniósł rekordowe cyfry odnośnie do ilości pasażerów, towarów i poczty, jakie przewiozły samoloty komunikacyjne, kursujące na linjach Warszawa-Łódź, Warszawa-Kraków, Warszawa-Lwów, Warszawa-Gdańsk, Kraków-Wiedeń, Kraków-Lwów. W miesiącu tym samoloty dokonywały 345 podróży, przebiegając przestrzeń 100.175 klm. Ilość pasażerów wynosiła 970, ilość przewiezionych towarów — 26.610 kg., ilość przewiezionej poczty 881 kg.

Regularność podróży powietrznych wynosiła 98%.

W porównaniu z miesiącem czerwcem roku 1926 frekwencja pasażerska wzrosła o 15%, ruch towarowy o 80%, ilość zaś przewiezionej poczty o przeszło 2000%.

W bieżącym miesiącu samoloty kursują na wszystkich linjach z pełnem obciążeniem przyczem frekwencja jest tak duża, że liczni pasażerowie rezygnować muszą z przelotu z powodu braku miejsc, które są rozkupywane na szereg dni naprzód.

BELGJA.

Konkurs lekkich samolotów w Brukseli. Dnia 19 z. m. rozpoczęły się na lotnisku brukselskiem zawody samolotów lekkich. Pierwsze miejsce zajęły samoloty typu Klemm-Daimler oraz Demonty-Poncelet, o silnikach po 20 MK.

CZECHOSŁOWACJA.

Rozbudowa przemysłu lotniczego w Czechosłowacji. Przemysł lotniczy Czechosłowacji pracuje obecnie nad skonstruowaniem płatowca komunikacyjnego, sporządzonego całkowicie z metalu. Budowy dokonuje fabryka „Letov" w Letnany. Rozpiętość skrzydła płatowca wynosić będzie 32 mtr., długość 17,8, dozwolone obciążenie zaś 3.000 kg. Samolot ma być dwupłatowcem.

Nowe lotnisko w Marjenbadzie. W Marjenbadzie w niespełna pół roku zbudowano kosztem 900.000 koron port lotniczy. Wyposażono go w obszerny hangar i niezbędne urządzenia techniczne, a nadto wybudowano specjalną drogę do startowania i lądowania samolotów. Ponieważ droga ta jest nowością dla lotnisk europejskich, zasługuje na szczegółowsze omówienie. Droga ma 250 metrów długości i wiedzie od hangaru ku lotnisku. Początkowa jej szerokość wynosi 8 metrów, przy wylocie zaś aż 22 metrów. Samoloty startujące po niej nie są narażone na żadne wstrząsy, a tem samem na uszkodzenia. Inowacja ta zaczerpnięta z Ameryki (podobną drogę posiada lotnisko Forda w Detroit) oka-

---

reguluje benzynę, ustawia powietrze. To też po chwili znowu bicie motoru było równiejsze, odgłos mocniejszy i pęd bardziej chyży.

Drogę już widział Maryś doskonale. Wykreślił ją sobie na mapie prosto jak strzelił. Ma już do pomocy tor kolejowy — no świetna okazaja po drodze...

— Szykuj się Felek! Dwie piguły. Pierwsza mała, druga duża. — Na szyny przed parowóz!...

Bo oto tam, z oddali, pełzał długi czerwonosiny robak. — Transport. — Maryś poznał wagony z amunicją. — A jest i benzyna!

Odwrócił się do Felka.

Trzecią pigułę wal w sine wagony. — Felek krzyczy!

— Panie poruczniku tylko nisko bo jeszcze nie trafię!...

— Pewnie, że nie z wysoka! — zaśmiał się Maryś — zgasił motor i runęli wdół.

Samolot spadał, jak sęp na ofiarę. Po chwili drgnęło powietrze. To pierwsza mała piguła upadła tuż koło nasypu kolejowego, powodując wyrwę. — Już samolot wlatuje nad lokomotywę. — Ludzie go spostrzegli. Konwojenci wyskakują z wagonów. Chcą strzelać. W tem straszliwy huk i łoskot...

To parowóz w kawałki. Wagony się piętrzą — inne się z trzaskiem ryją w ziemię i nagle krzyk Marysia.

Felek trzecią pigułę.

A są tuż nad spiętrzonemi wagonami. — Maryś podniósł rękę — machnął. Felek rzucił bombę — piekło.... Zawrzało!... Cała ziemia dokoła czerwona! — Zaróżowiło się szare niebo... Łoskot straszny, wali się wszystko, targnięty samolot strasznym wybuchem — zadrżał — zachwiał się w powietrzu.

Felkowi wypadła z ręki czwarta piguła. Obsunął się w głąb siedzenia.

Piekło! piekło!

Rozszalały pęd powietrza chwycił samolot i rzucił go w górę.

Płaszczyzny się wygięły z jękiem — Maryś spojrzał, — zdawało mu się, że już po wszystkiemu. Przecież się nie lękał. Szkoda tylko, że tam nie dolecą — no i ... —

Ze słonecznych mglistych szlaków wyciąga doń małe rączyny — chrześniak.

zała się w praktyce wielce pożyteczną i ma znaleźć zastosowanie we wszystkich innych portach lotniczych w Czechosłowacji. Samoloty dzięki wachlarzowemu kształtowi drogi moga dowolnie zbaczać w razie bocznego wiatru. Koszta budowy drogi wynoszą 100.000 koron.

FRANCJA.

Międzynarodowe biuro klasyfikowania samolotów. W Paryżu utworzone zostało biuro międzynarodowe dla klasyfikowania samolotów. Biuro to prowadzi rejestr „Ai craft International Register" i w skład jego wchodzą przedstawiciele Francji, Ameryki, Anglji, Italji, Japonji, Niemiec i Norwegji. Przedstawiciel Polski nie jest w nim obecny.

Subwencja Magistratu. Magistrat miasta Orleanu przyznał poważną subwencję Unji Pilotów Cywilnych dla zorganizowania konkursów lotniczych, mających się odbyć 31 lipca r. b. na lotnisku w Saran. Na konkursach tych odbyć się ma ciekawy match między pilotami Detroyat i Magnard, dotyczący decyzji lądowania.

Uchwała Izb Handlowych. Izby Handlowe w Bordeaux, Lille i Montpellier przedłożyły rządowi francuskiemu wspólną uchwałę, na której sprecyzowały swoje dezyderaty co do dalszego rozwoju francuskiej sieci lotniczej. Izby Handlowe zobowiązały się przyjąć na siebie częściowe subwencjonowanie komunikacji powietrznej, by odciążyć skarb państwa w tym kierunku.

Francuska Liga Lotnicza. Od dłuższego czasu czynią się starania nad ujednostajnieniem programu i współpracy Francuskiego Komitetu Propagandy Aeronautycznej, Ligji Lotniczej (L. O. P. P.) oraz Aeroklubu Francji. Jak wynika z ostatniego oficjalnego sprawozdania Komitetu Propagandy usiłowania te mimo usilnej pracy specjalnej wspólnej komisji dotychczas nie doprowadziły do żadnego rezultatu.

Konkurs szybowców we Francji. Dnia 26 z. m. rozpoczęły się na lotnisku wojskowem w Saint-Cyr pod Paryżem doroczne zawody szybowców. Zawody organizuje francuski Związek Lotniczy. Szybowce (samoloty bez silników) unoszone są w powietrze przez balony, przyczem na 150 metrów wysokości puszczane są wolno. Klasyfikacja dokonywaną jest według najdłuższego czasu lotu.

NIEMCY.

Współpraca lądowo-powietrzna. Zarząd kolei niemieckich w najbliższych dniach ma zawrzeć kontrakt z niemieckim związkiem

---

Na szczęście udało mu się jeszcze samolot opanować. — Coprawda płaszczyzny niepewne ale niosą. — I poniosły.

Byle tylko — tam, — do tego miasteczka do tych obozów, gdzie sztab, gdzie eskadra lotnicza rozbiła swoje hangary, żeby wysyłać niszczycielskie samoloty na Polskę... Byle tam ich doniosły chore skrzydła polskiego samolotu. Zostanie wtedy z tych zbrojeń, — ot to co z tego pociągu, co z tego toru kolejowego — rozorane wały ziemi — gruzy.

Nie prędko go bolszewicy naprawią i transporty nim wysyłać będą. Za nimi został wielki, sięgający chmur, słup dymu i ognia wybuchającego raz po raz amunicją, płonącego benzyną...

Byle tylko ich doniosły skrzydła! Trzeba wyżej, bo bolszewicy strzelają. Trąca go w ramie Felek, co się uśmiechnięty wygramolił na siedzenie.

Poszli wyżej — aż hen — w mgliste słońce.

Nagle żywiej zabiły im serca. — W dali widać miasteczko.

Maryś spojrzał na mapę.

— Tak, to tu!

Dał motorowi cały gaz, — byle prędzej dopaść — zniszczyć!

Motor narzeka i kaszle, ale dociągnie. Dalej już pewnie nie, ale do miasteczka dociągnie.

ROZDZIAŁ VIII.

„Ostatnia droga".

Już są — już widać hangary bolszewickiego lotniska. W polu stoją błyszczące nowe samoloty.

Dojrzeli ich widać. — Uniosły się dwa w górę.

— Felek rychtuj karabin — szykuj pigułę.

— Dobra jest — odpowiada Felek. Zawrzała walka powietrzna.

Maryś, pilot nielada, oszczędza samolotu, pamięta o słabych skrzydłach, a przecież już jeden bolszewicki ptak dostał...

Zwinął się i runął, lecz w tejże chwili z ziemi wzniósł się drugi na jego miejsce.

Maryś dopadł go nad ziemią, a Felek poczęstował pigiłą.

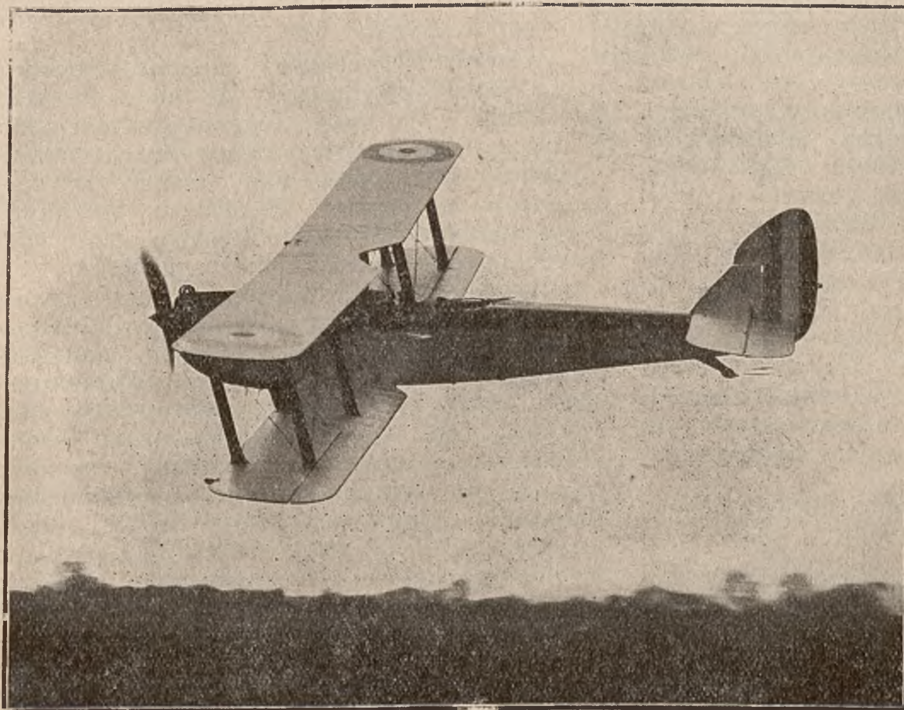
Teraz już palą hangary, lecą, tuż, tuż nad lotniskiem. (C. d. n.)

żeglugi powietrznej w sprawie wspólnego przewozu towarów, zarówno w ruchu krajowym, jak i zagranicznym. Wszystkie przesyłki ekspresowe, nadawane na kolei, automatycznie przewożone będą najszybszą drogą, a więc samolotami.

Olbrzymia sieć komunikacji powietrznej w Niemczech. Tegoroczna sieć komunikacji powietrznej w Niemczech obejmuje przestrzeń 57.000 klm., którą samoloty codziennie przebywają. Całą komunikację utrzymuje T-wo „Deutsche Luft Hansa".

ROSJA.

Jak Sowiety propagują lotnictwo. Rada komisarzy ludowych „Sownarkom" uchwaliła zezwolić ogólno-sowieckiej organizacji lotniczej „Awjachim" (rodzaj naszej Ligi Obrony Powietrznej Państwa) na zorganizowanie drugiej loterji lotniczej. Wypuszczono 3.000.000 losów po 50 kopiejek. Główne wygrane stanowią wolne bilety na podróże powietrzne. Pierwszą nagrodą jest lot na wszystkich linjach komunikacji powietrznej świata, druga — podróż do Aten, trzecia do Paryża i t. d.



Angielski płatowiec wywiadowczy. Zakłady we Havilland wypuściły nowy płatowiec D. H. 9a z silnikiem Napier „Lion" 450 MK. Zdjęcie zostało wykonane w czasie lotów próbnych w chwili gdy pilot kpt. H. Broad startuje „amerykanem".

Wreszcie wygrane stanowią loty okrężne nad poszczególnemi miastami w Rosji Sowieckiej. Fundusz uzyskany z loterji ma być zużyty na obronę powietrzną państwa i na budowę lotniczego Instytutu Chemicznego badań.

ST. ZJEDNOCZONE PÓŁ. AMERYKI.

Konkurs na budowę sterowca w Ameryce. Washingtoński urząd marynarki rozpisał konkukurs na budowę sterowca, któryby mieścił 6.500 stóp kub. gazu. Pierwsza nagroda w wysokości 50.000,— dolarów przyznana została modelom „Goodyear - Type-Rubber". Sterowiec będzie dwa razy tak duży jak „Los Angelos". Budowa potwora powietrznego kosztować ma 5.000.000,— dolarów i trwać będzie dwa lata. Sterowiec będzie w stanie unieść 5 samolotów i załogę w składzie 46-ciu ludzi.

SZWECJA.

Rozwój organizacji lotnictwa w Szwecji. W ostatnich dniach została wprowadzona w Szwecji nowa inowacja dotycząca organizacji lotnictwa. Inowacją tą jest, iż kasy kolejowe sprzedają bilety na linje lotnicze, mające bezpośrednie połączenie z drogami żelaznemi i odwrotnie T-wa komunikacji powietrznej sprzedają bilety kolejowe na podobne podróże.

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI.

Żart Serge'a Ryxe, pilota cywilnego.

I.

Niejednokrotnie dostojnicy rządu francuskiego przecinali wstęgi przy otwarciu najrozmaitszych wystaw międzynarodowych, obejmujących wszystkie niemal dziedziny dzisiejszego życie ekonomicznego, technicznego lub

artystycznego. Paryż — stolica Europy — zobojętniał już oddawna na wszelkie, mniej lub bardziej hucznie zapowiadane, imprezy „międzynarodowe“. Paryż, to nazbyt wielkie mrowisko, by pa ęset obcokrajowców, przybyłych z tej lub innej okazji, mogło zwrócić na siebie uwagę śpieszących ulicą mieszkańców stolicy nadsekwańskiej, by tych kilkuset przybyszów, rozproszonych po tętniących arterjach miasta, narzuciło Paryżanom myśl taką: „Skąd ci ludzie i poco przybyli?“

A jednak od kilku dni pytania tej treści stały się częste na ustach poczciwych bourgeois. Nie w rozgwarze bulwarów, nie w muzeach i nie na dworcach kolejowych. Silny przypływ wielojęzycznej rzeszy cudzoziemców dał się odczuć przedewszystkiem w hotelach, a następnie w salach wielkich kawiarni, restauracyj, dancingów, kabaretów. Tak za dnia, jak i w nocy — lecz jednak głównie w nocy!

Tłum ten, strojący się wieczorem w smokingi i fraki, przewijał się całemi dniami w swej starej codziennej postaci przez olbrzymie sale „Grand Palais“ na polach Elizejskich. pośród setek płatowców, którym myśl i ręce konstruktorów ze wszystkich stron świata nadały przebogatą różnorodność kształtów, upodobniając je do fantastycznych ryb, ptaków i stworzeń, nie mających w naturze pierwowzorów.

Ogromne, różnobarwnem światłem płonące, litery, głosiły nad Grand Palais o mieszczącej się w jego murach Wielkiej Jubileuszowej Międzynarodowej Wystawie Lotniczej. I oto ta właśnie wystawa zarysowała się własnem odrębnem obliczem na tle życia Paryża. Ona to zwołała nad Sekwanę setki inżynierów, mechaników, pilotów, zgromadziła dziesiątki Komisyj, przyciągnęła tysiące dziennikarzy, agentów i... zwykłych ciekawych.

Rozprawiano o wystawie wszędzie. Mówili o niej wszyscy — panie, panowie, dzieci. Każdy mógł znaleźć w murach Grand Palais coś, co go żywo zajęło, zaintrygowało lub zdołało mu zaimponować. Nie tylko technikom poświęcono wystawę, niemniej doniosły dział jej przeznaczono specjalnie dla laików i tak zwanych „tchórzów powietrznych“, dla tych, co boją się lotnictwa i stronią od niego.

Więc jedna ze sal zawierała imponujące panopticum. Za małą szybką, do której przywiera się oczy, w skali minjaturowej roztacza się przed widzem lotnictwo w nocy; zapala się nagle reflektor i oto po chwili, zupełnie jak w rzeczywistości, następuje nocne lądowanie maleńkiego płatowca. Każdy moment życia lotniczego odnaleźć mógł swój model w minjaturze. —

Lecz clou wszystkiego — to autentyczny nowoczesny płatowiec pasażerski, na którego pokładzie, nie odrywając się od ziemi, zaznać można za małą opłatą wrażeń z podróży powietrznej. Po zapełnieniu kabiny „pasażerami“, specjalny mechanizm poruszać zaczyna kadłubem płatowca w ten sposób, że do złudzenia imituje lekkie kołysanie się aparatu w locie, opadanie na stopniach powietrznych, wiraże, start i lądowanie. Przyczem huczą normalnie silniki, a za oknami obraca się kunsztownie wykonana panorama, imitująca krajobraz lotniczy. Nieraz po zażyciu takiej sztucznej „podróży“, słyszy się zdecydowane głosy:

— Jednak trzeba kiedyś faktycznie polecieć!

II.

Wieczór Sylwestrowy zapełnił wszystkie nocne lokale po brzegi. W Palace huczało, jak w ulu. Nie było wolnych stolików i lóż. Nad posadzką dancingu migały drogie balowe wydekoltowane suknie pań i czarne, wytworne stroje mężczyzn. W pauzach tanecznych oczy wszystkich biegły ku scenie, gdzie conferencier zapowiadał „numer“ następny.

Było już po dwunastej, rok nowy wkroczył w podwoje Palace z odgłosem strzelających korków od szampana, w złotej poświacie musującego w kielichach wina. Wznoszono głośno okrzyki i życzenia noworoczne. Ale rzecz dziwna — na każdym niemal kroku obijały się o uszy słowa, zdania, rozmowy całe — nie lekkie, śpiewne, paryskie, lecz przeciągłe, gardłowe: dominował tu naogół język angielski. Funty, sterlingi i dolary panowały w Palace wszechwładnie. Znalazły należne sobie uznanie, oddawano im chętnie hołd. Paryżanin czuł się tu źle, wrogim — niechętnym okiem spoglądał na swych dawniejszych sprzymierzeńców, tych którzy stali się dziś fastycznymi panami Paryża. Mogliby kupić sobje Paryż cały — gdyby chcieli.

Serge nie chciał dłużej pozostać w Palace. Nakłonił Ivette do zmiany lokalu na inny, wszystko jedno jaki, byle inny. Występ „La Noire Ivette“ odbył się już przed dwunastą, była więc wolna. Postanowiła dzisiaj, z racji Nowego Roku, uszczęśliwić Serge'a swem towarzystwem.

— Tak wytrwałemu przyjacielowi, wielbicielowi tak szczeremu należy choć raz do roku dać chwilę radości. Choć biedny, jak mysz, — myślała Czarna Ivette, czekając przed szatnią na Serge'a.

A on, Serge Ryxe, dobijając się w tłoku o swój płaszcz, płonął cały ze szczęścia i radości swej nie mógł opanować.

Oto już cztery miesiące upływa od chwili, gdy po raz pierwszy ujrzał na scenie w Palace ową słynną zagadkową Noire Ivette. Wiele już o niej słyszał, lecz w rzeczywistości przeszła przypuszczenia. W szeregu tancerek Paryża, na jakimś wielkim piedestale (w pojęciu Serge'a) dumnie — wyniośle stała Ivette w swej wąskiej czarnej sukni, zapiętej pod

szyję, o długich rękawach, w sukni lśniącej, jedwabnej, opinającej klasyczne linje jej ciała. Chłopięca główka ciemno-blond o wielkich oczach niebieskich pod czarnym łukiem brwi. Karminowe usta wydatne. Ręce o długich wąskich palcach, zdobne w brylantu i szafiry. Władcze, spokojne spojrzenie źrenic rozszerzonych. —

Serge poraz pierwszy w życiu dosłownie stracił głowę. Zakochał się. Zakochał się nie na żarty, całą niewyczerpaną dotąd siłą gorącej młodej krwi, wrzącego temperamentu. Lichy zarobek pilota fabrycznego rzucał odtąd do stóp tej czarnej pani, stojącej w jego oczach na wyniosłym śnieżnym piedestale.

Stał się bywalcem codziennym w Palace. Wiedział, z kim często La Noire Ivette siaduje: jakiś bankier, jakiś wojskowy, przeważnie jednak kilku Anglików. Posyłał jej codzień prawie za kulisy kwiaty z biletem, a potem — gdy schodziła na salę, czekał, czy spojrzy na niego.

Przez kilka pierwszych dni nie zwracała na Serge'a uwagi. Aż wreszcie kiedyś wykorzystał Ryxe chwilę, gdy Ivette siedziała sama przy stoliku — i poprosił ją do tańca. Przedstawił się. Obrzuciła go zaciekawionem badawczem spojrzeniem. Podobał się! Czyż mógł się nie podobać — on, barczysty, wysoki, dwudziestopięcioletni mężczyzna o czole wyniosłem i dużych piwnych oczach. Jego ostro zarysowauy i wysunięty podbródek zdradzał silną, niezachwianą wolę. Podobał się istotnie. Ale... Pytała go, kim jest? co robi?

Kim jest? Nazywa się Serge Ryxe. Ojciec był ongiś bogaty, to było dawno, pisał się pono baron de Ryxe. Ale to przecie obojętnie. Co robi dzisiaj Serge? Mój Boże, jest pilotem w zakładach NN. — i oblatuje maszyny. To wszystko. A pozatem... zakochał się niedawno w pięknej tajemniczej tancerce.

Tańczył z nią później raz jeszcze. Podziękowała mu za kwiaty i prosiła, by więcej nie przysyłał: szkoda jego pieniędzy, sam ich zapewne wiele niema! (C. d. n.)

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.